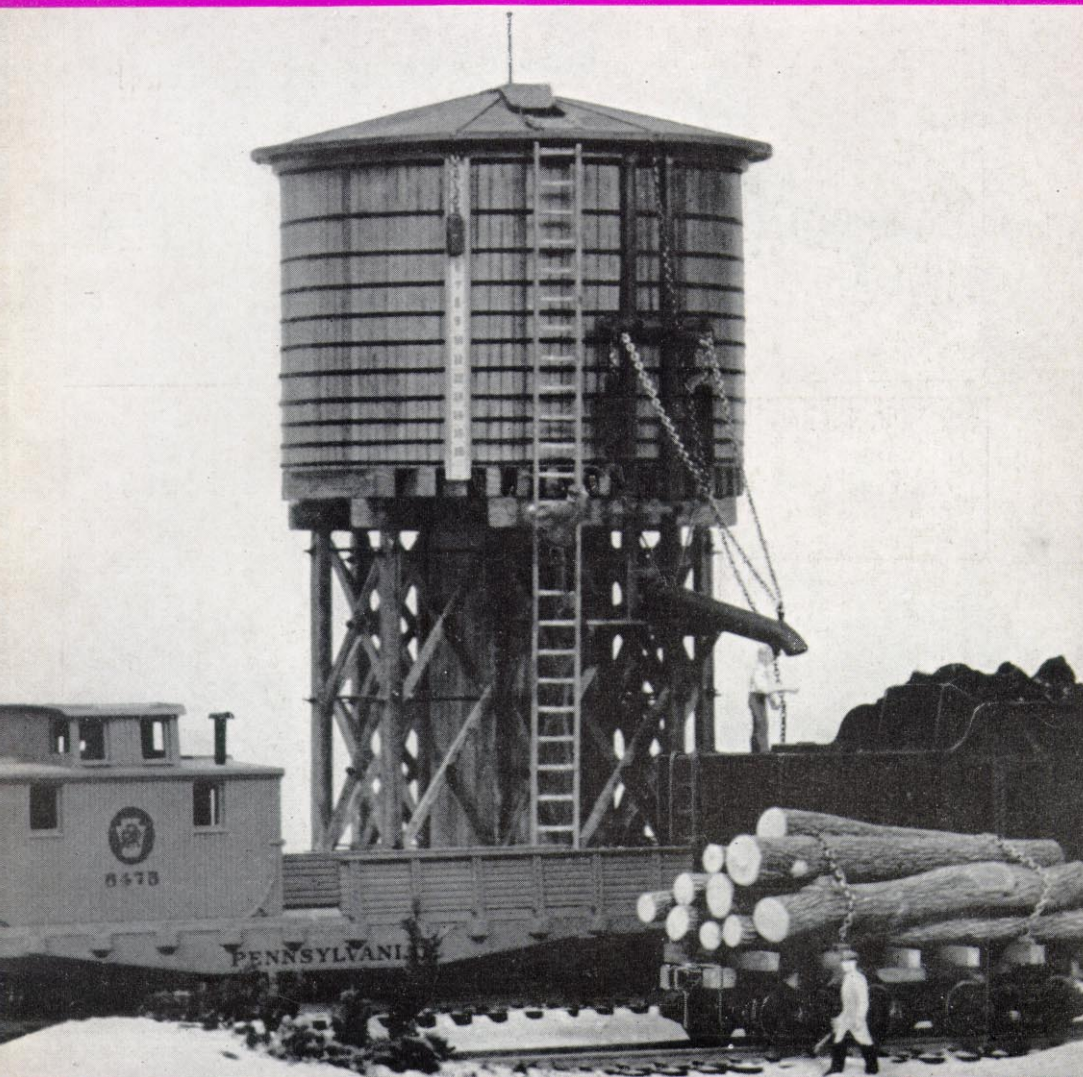


Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 3/XI

1. Denksportaufgabe
2. Moderne Halbschranken
3. Inspiration über eine kleine Anlage
4. Im „Wagenaus besserungswerk“:
 - a) „Alte“ – noch älter (Fleischmann)
 - b) Federnde Achshalter
5. Buchbesprechung: „Wir bauen eine Modellbahnanlage“
6. Fahrstraßenschaltwalze für Nemeç-Renner-Weichenantriebe
7. Erst 17 Jahre (Selbstbaumodelle)
8. Rückmeldung von Weichen und Signalen
9. TRIX-Messeneuheitenvorschau
10. Haltestelle „Peiting Nord“ (BZ)
11. MEC-Anlage „Bochum Hbf.“ mit Streckenplan
12. Spur 0-Arbeiten (Gleichgesinnte gesucht!)
13. Bauplan: „Kmmks 51“ und „Kmmfks 52“
14. Vermeidbare und unvermeidbare Fehler beim Modellbahnbau (Schluß)
15. „Puffing Billy“ — Bauzeichnung
16. Eine „E 10“ aus einer „TM 800“
17. Beim Häuserbauen — aufs Vorbild schauen

Miba-Verlag Nürnberg/Rottach

Eigentümer, Verlagsleiter u. Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion: Rottach-Egern, Karl-Theodor-Str. 34 – **Versand:** Nürnberg, Spittlerortgraben 39 (Bijou)
Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)

Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postscheckkonto Nürnberg 573 68 Miba-Verlag Nürnberg/Rottach

Heftbezug: Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung oder Postbezug durch das zuständige Postamt). Heftpreis 2.— DM, 16 Hefte im Jahr.



Denksport-Aufgabe:

Worüber grübelt das „feindliche Ehepaar“ wohl nach? —

Haben sie sich entzweit, weil der eine behauptete, das gäbe es schon, 2 Loks inmitten eines Zuges, was der andere bestritt?

Auflösung Seite 113

Heft 4/XI - das Messeheft -

ist ab 28. März bei Ihrem Fachgeschäft

Zum heutigen Rückbild:

Moderne Halbschranken - ganz schön teuer

1700 Bahnübergänge beseitigt und 1000 Blinklichtanlagen eingebaut

Der stark angestiegene Kraftfahrzeugverkehr auf der Straße bürdet der DB nach den derzeitigen gesetzlichen Bestimmungen eine ungewöhnlich hohe finanzielle Last zur Sicherung der etwa 38 500 Bahnübergänge auf. Die jährlichen Ausgaben für Sicherung und Unterhaltung dieser Kreuzungsstellen betragen - ohne Berücksichtigung der bereits vorhandenen zahlreichen Über- und Unterführungen, die ebenfalls von der DB zu unterhalten sind - etwa 170 Millionen DM!

Hinzu kommen weitere Millionenbeträge, die jährlich für Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen aufgewendet werden. Hierbei handelt es sich um den Einbau von zugbedienten Blinklichtanlagen mit und ohne Halbschranken, von Wechselsprechanlagen mit Anrufschraken, von Zugvormeldeanlagen zur Ankündigung der Züge an den Schrankenwärter; ferner werden, soweit möglich, laufend die gefähr-

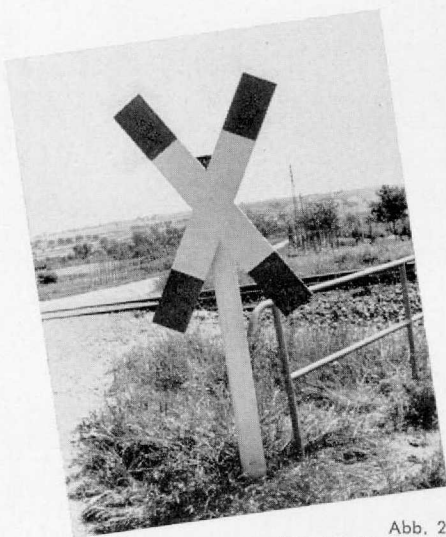


Abb. 2.
Nurmehr 1 m hoch:
Das Warnkreuz der DB für eingleisige Bahnübergänge.

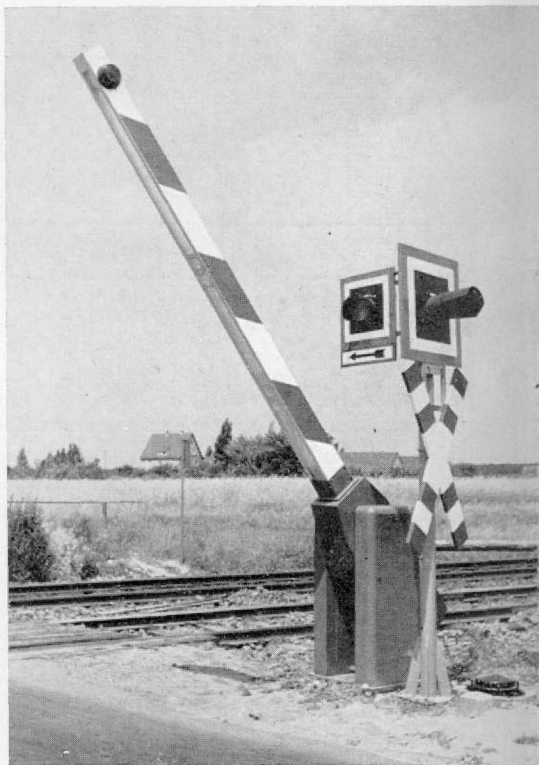


Abb. 1. Blinklichtanlage mit zugbedienter Halbschranke an der Strecke Frankfurt-Goddelau-Erfelden.

lichsten Kreuzungen durch Über- und Unterführungen ersetzt. Auch Versuche mit Fernseheinrichtungen zur zentralen Bedienung der Schranken sind erfolgversprechend verlaufen.

Daß den Bemühungen der DB zur Verbesserung und Vervollkommnung der technischen Bahnübergangssicherung ebenfalls ein beachtlicher Erfolg beschieden war, zeigt ein Blick auf die Unfallstatistik. So betragen z.B.

die Unfälle an Bahnübergängen im Jahre 1952 0,21 Prozent aller Straßenverkehrsunfälle und 1957 nur noch 0,11 Prozent; dasselbe Verhältnis für die Straßenverkehrstoten ging von 1,41 Prozent im Jahre 1952 auf 1,03 Prozent im Jahre 1957 zurück.

Die DB ist bestrebt, die technische Bahnübergangssicherung laufend zu vervollkommen. Dabei ist beabsichtigt, durch vermehrte Anwendung zugbedienter Sicherungseinrichtungen die Erhöhung der Sicherheit und die Rationalisierung zur Senkung der Bedienungskosten Hand in Hand gehen zu lassen. Seit 1953 hat die Bundesbahn allein 49 Millionen DM für die Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen investiert und damit 1700 Bahnübergänge beseitigt, nahezu 1000 Blinklichtanlagen eingebaut und in über 2000 Fällen die Übersicht verbessert.

Eine der neuesten zugbedienten Blinklichtanlagen, wie sie in Abb. 1 und Rückbild zu sehen ist, kostet allein schon ca. 65 000,- DM. Diese neuen Sicherheitseinrichtungen, von denen zur Zeit einige auf die technische Bewährung hin erprobt werden, sollen vor allem menschliches Versagen ausschließen. Die zuggesteuerten Halbschranken arbeiten vollautomatisch; sie sind stets mit Blinklichtanlagen gekoppelt. Die Schrankenbäume sperren nurmehr die rechte Straßenseite, damit ein Straßenfahrzeug immer noch über die nicht geschlossene Straßenseite „entweichen“ kann, falls die Schranken hinter ihm niedergehen. Der Kontakt für das rote, Halt gebietende Blinklicht am Straßensignal wird durch die Lokomotive ausgelöst. Nach einigen Sekunden schließen sich die Schranken, wie sie sich später auch wieder ebenso automatisch öffnen. Ein schrilles Weckerzeichen zeigt der nächsten Betriebsstelle an, wenn einmal eine Störung eintreten sollte. In diesem Falle dürfen Züge die Störungsstelle nur mit schriftlichem Befehl und verminderter Geschwindigkeit und mit ausdauernden Warnsignalen passieren.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir auch auf die neuen Warnkreuze für ein- und mehrgleisige Bahnübergänge hinweisen (Abb.

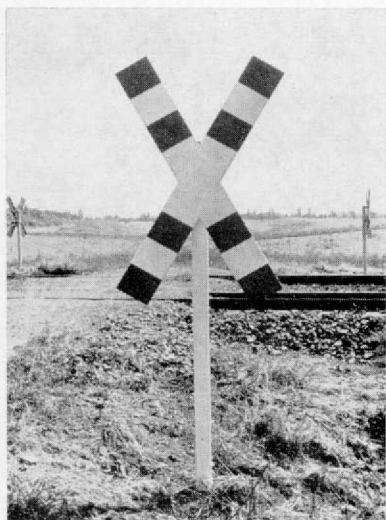


Abb. 3. Das neue Warnkreuz der DB für mehrgleisige Bahnübergänge.

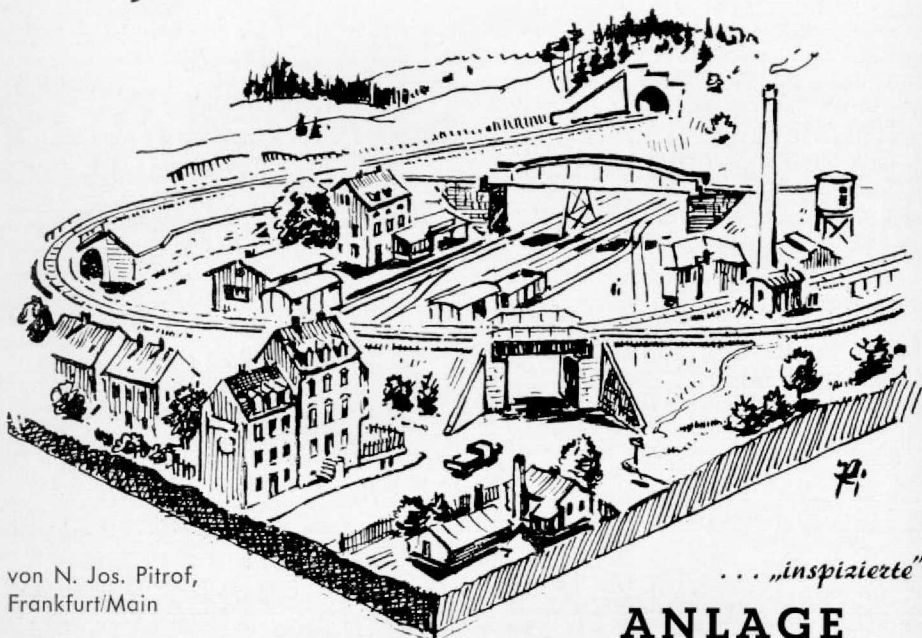
2 und 3). Sie sind nurmehr 1 m über der Straße angebracht und wegen ihrer Sperrigkeit um 90° gegenüber der alten Ausführung gedreht. Die alte, hohe Anordnung mit dem einfachen querliegenden Andreaskreuz für eingleisige und dem Doppelkreuz für mehrgleisige Übergänge hat sich als nicht zweckmäßig erwiesen, da diese hohen Verkehrszeichen bei Dunkelheit nicht richtig vom Autoscheinwerfer erfaßt werden. Außerdem hat man die unterschiedliche Form gänzlich wegfallen lassen. Das Warnkreuz für mehrgleisige Übergänge ist nunmehr an dem unterteilten roten Anstrich erkennbar. Wie Sie auf Abb. 1 und Rückbild erkennen können, sind auch die neuen Blinklichtanlagen bereits mit den tiefstehenden Warnkreuzen versehen. Die Änderungen an den übrigen, über 20 000 Bahnübergängen sind natürlich nicht von heute auf morgen möglich, aber bereits in Kürze werden die alten Formen höchstens noch auf unseren Modellbahnanlagen zu finden sein. WeWaW

Einbanddecke

Band X/1958

ab sofort lieferbar! Preis 2.50 DM

Inspiration über eine ...



von N. Jos. Pitrof,
Frankfurt/Main

... „inspizierte“

ANLAGE

Ich weiß nicht, ob es anderen Lesern auch so ergangen ist – mir hat es die Klein-Anlage in Heft 10/58, S. 408–410 jedenfalls angetan. Sie ist mir zwar ein bißchen streng, vielleicht auch zu ordentlich oder – genauer gesagt – zu wenig wirklichkeitsnah, sonst aber ganz reizvoll.

Die meterlangen „Mauersteinflächen“ der Rampen, welche die Anlage gleich einer Festungsmauer beängstigend umschließen, waren es vor allem, die meinen Ehrgeiz so lange aufstachelten, bis ich zur Zeichenfeder griff und umzumodeln begann.

In der beiliegenden Skizze, welche die Abb. 3. (Blick zum Bf. Schönblick) wiedergibt, habe ich als Erstes mal das uns von vielen Anlagen her sattem bekannte Empfangsgebäude gegen einen anderen Stationstyp ausgetauscht. Sein kleiner Vorbau deutet übrigens unmißverständlich daraufhin, daß die Weichen des Bahnhofsbereiches von dort aus umgelegt werden, wodurch sich ein Stellwerk, wie die besagte Abb.

3 es zeigt, erübrigt. Für die Klein-Anlage leider noch zu groß und auch störend empfand ich die Kastenbrücke. Bitte nicht wundern, wenn auch diese einer anderen Konstruktion (auf dem Papier) weichen mußte. Diese Form von Blechträgerbrücke gibt es! Und wenn sie mittlings eine Abstützung erhält, dann mit Recht „zwen'g“ der Spannweite.

Nun ist der eigentliche „Stein des Anstoßes“ an der Reihe: Eine vom großen Vorbild abgeuckte Unterführung wurde eingebaut, wodurch der gewollte Bahndamm seine Note bekam. (Die Damm-Innenseite ungefähr ähnlich dem Damm-Stück hinterm Bahnhofsgelände gestalten, wie es meine Skizze zeigt.) An Stelle der ewig langen Schutzgeländer dürften Heckenstreifen nicht nur den gleichen „Zweck“ erfüllen, sondern auch viel lebendiger aussehen.

Mein Ehrgeiz trieb mich noch weiter und ich glaube nicht mal des Guten zu viel getan zu haben, wenn ich die Schmalseite der

Im „Wagenausbesserungswerk“

Kleine Basteleien für 99,9 %ige – von Günther Esser, Kassel-Harleshausen

„Alte“ – noch älter!

Die Erzeugnisse der Modellbahnindustrie haben heute in ihrer Detaillierung eine Vollkommenheit erreicht, die auch von dem geschicktesten Selbstbauer kaum noch übertroffen werden kann. Dies gilt insbesondere für die Wagenkästen, die, im Spritz- oder Preßverfahren hergestellt, auch kleinste Feinheiten aufweisen.

Und trotzdem: Die Gleichung Modell : Original = 1 : 87 geht weder für den Selbstbau noch für die Industrie ganz auf, und es bleibt immer ein ungelöster Rest. Auch der 150 %-ige muß diesen Rest in Kauf nehmen; es lassen sich immer nur Annäherungswerte erreichen.

Wie man diese Annäherungswerte aber dennoch möglichst hoch hinaufdrücken kann, mag heute wieder einmal an einem Fleischmann-Oldtimer aufgezeigt werden (wobei

das „wieder einmal“ nur die Beliebtheit dieser Wägelchen unterstreichen soll! – Märklin und TRIX werden übrigens am Schluß auch noch bedacht).

Nehmen wir also den BCi Pr 98 a zur Hand und schlagen zum Vergleich Miba-Heft 8/IV S. 309 (so man hat) auf.

Lampenhalter an den Dachenden anzubringen ist unter Zuhilfenahme irgendwelcher zurechtgefeilter Faller-Profile kein Problem. Wie eine Leiter angebracht wird, ist im vergangenen Heft 2/XI S. 69 bereits aufgezeigt worden.

Daß an Oldtimern die neuen Wagenklassenbezeichnungen angebracht sind, stört uns als „Anachronismus“ gewiß. Wer Glück hat, findet noch eine Miba-Beilage aus früheren Jahrgängen mit gedruckten 3.- und 2.-Klasse-Schildchen zum Aufkleben (die uns die Miba auch heute gelegentlich mal wieder bescheren könnte!)

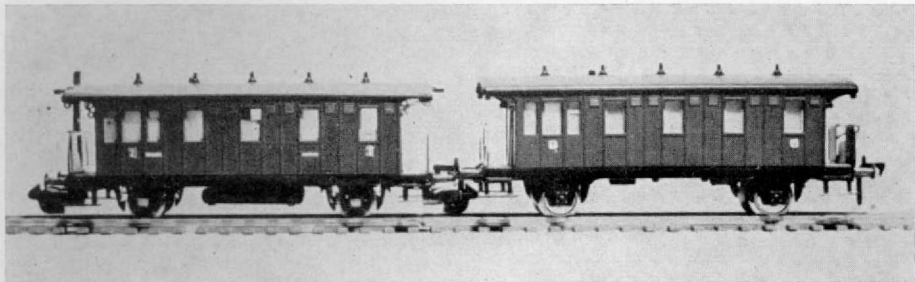


Abb. 1. Links der von Herrn Esser „verarbeitete“ Old-Timer im Vergleich mit der Original-Fleischmann-Ausführung.

Anlage zuzusagen mit in die Peripherie eines dazu gedachten Ortes einbeziehe. Die Häuserfront mit dem Eckhaus sowie der gegenüberliegende Gärtnereibetrieb bringen doch ein brauchbares Stück Wirklichkeit mehr in das Gesamtbild.

Das Tunnelportal im Hintergrund soll die Gemüter weiter nicht beunruhigen, es gefiel mir eben, ein solches dorthinzusetzen. Zur Bedienung der Kehrschleifenweichen wäre

eine Wellblechbude besser am Platze als zum Beispiel das Stellwerk oben nahe der Brücke. Damit aber soll's genug sein der Zeilen und ich wünschte mir, daß sie so verstanden werden, wie ich sie meine. Keinesfalls aber sollen sie den Schöpfer jener Klein-Anlage, die mir in ihrer Konzeption sehr gut gefällt, etwa veranlassen, diese abzureißen und gar noch eine „Vierte“ zu bauen ...!

Bei dieser Gelegenheit bringen wir auch noch „Raucher“ und „Nichtraucher“ an. Die vier Dachstützen über den Plattformen werden mit einem feinen Bohrer und einem ebenso feinen Laubsägeblättchen – wie bereits bekannt – bearbeitet und durchbrochen. Schließlich kann man auf jeder Wagenseite ein oder zwei Fenster halb oder ganz öffnen, was wesentlich zur Belebung beiträgt. Ebenso werden die nicht stilgerechten Bühnengeländer gegen die neuerlichen Fleischmann - Old - Timer - Geländer ausgetauscht.

Nunmehr wenden wir uns dem Wagenboden, Chassis und Fahrgestell zu. Hier gilt es, manches zu ändern. Batteriekasten und Druckluftpumpe stehen einem Oldtimer nicht so recht zu Gesicht. Die Laubsäge schafft hier tabula rasa, um später an deren Stelle aus 5 – 6 mm Rundholz die zwei Gasbehälter anbringen zu können. Mit Rudol ist das schneller getan als gesagt; man kann es freilich richtiger auch so machen, daß die Gasbehälter mit 1 mm breiten Metallbändern (Nemec) aufgehängt und festgeschraubt werden; zwei Gewindelöcher sind bereits an geeigneter Stelle!

Federnde Achshalter an Fleischmann-, Märklin- und TRIX-Wagen

Am meisten störten mich allerdings die Achshalter. Wagenboden, Achshalter und Bremsbacken sind bei Fleischmann nämlich aus einem Gußstück und, da dieses Teil aus Rationalisierungsgründen für mehrere Wagenarten verwendet wird, nicht spezifisch für einen Oldtimer geeignet.

Wir besorgen uns also zunächst vier Redlin-Federachshalter mit langen Federn für Oldtimer-Personenwagen. Dann geht es mit der Laubsäge derart an die Fleischmann-Achshalter heran, daß längs des Innenprofils Bremsbacken und Bremsbackenhalter bis auf den Wagenbodenträger und dann entlang des Wagenbodenträgers die Achshalter herausgeschnitten werden. Die noch stehenden Reste der Federblatthalter werden weggefeilt. Nach dieser Prozedur bleiben am Wagenboden also nur noch – die jetzt allerdings plastisch hervortretenden – Bremsbacken und -halter.

Als dann müssen die Redlin-Achslager etwas bearbeitet werden: Oberes abgebogenes Befestigungsblech absägen, die beiden Bohrungen am senkrechten Befestigungsblech

auf 1,5 mm aufbohren. Die Achslager nunmehr mit der oberen Kante (bündig anstoßen) an das obere Profil der Wagenbodenträger anhalten und die Bohrungen dort anreißen. Zum Schneiden von 1,4 mm Gewinde werden an den Markierungen des Wagenbodens 8 Löcher mit einem 1,1 mm Spiralbohrer gebohrt. Jetzt nochmals die Bohrungen der Achslager mit denen in dem Wagenbodenträger vergleichen und notfalls die Bohrungen der Achslager noch korrigieren. Die Achslager mit 1,4 mm Schrauben befestigen, fest anziehen und Schraubenkopf fast ganz wegfeilen (s. Abb. 3).

Die passenden Achsen mit Zapfen (Voegelefabrikate), die wir uns schon besorgt hatten, werden erstmals zur Probe eingesetzt. Hierbei stellen wir fest, daß die Radkränze Einschnitte in den Wagenboden verlangen, sollen sie nicht beim Federn schleifen. Ist auch das erledigt, werden alle blanken Teile geschwärzt. Wer schließlich noch das Geld für Speichenräder \varnothing 10 mm (Elmoba) aufbringt, sie mit den Scheibenrädern vertauscht und sich nunmehr das so veränderte Wägelchen betrachtet, bereut die Arbeit, die übrigens gar nicht so schlimm ist, nicht! Nicht nur, daß der Wagen nunmehr um etwa 2 mm tiefer liegt und deshalb proportionierter wirkt – er hat jetzt eigentlich erst das rechte Fluidum eines Oldtimers erhalten. Er ist so zierlich und luftig geworden, daß je-

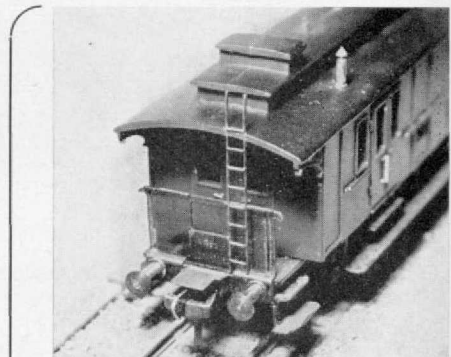
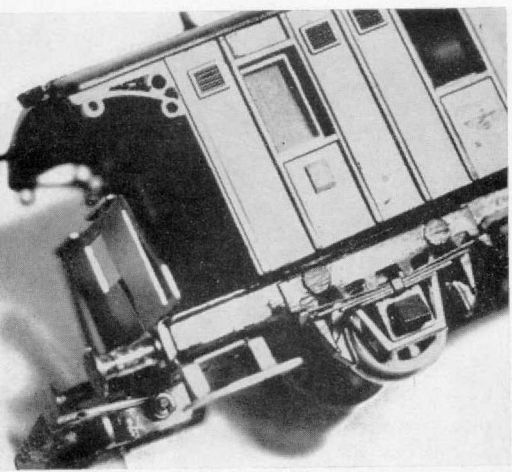


Abb. 2. Auch WeWaW hat die Fleischmann-Old-Timer in die Kur genommen: Das Geländer am PwPosti Pr 92 wurde entsprechend unserer Zeichnung in Heft 13/III ausgesägt, die Dachleiter angebracht; die Trittbretter sind halbfarben gestrichen. Die Kupplungen wurden von dem nach oben stehenden Pinn befreit; die neugefertigten Übergangsbleche sind beweglich in der Pufferbohle gelagert und die Kupplungen verkürzt worden.



lager in der beschriebenen Weise an allen Fleischmann 2-Achsern anbringen. Aber auch die Märklin-Modellgüterwagen sind für eine solche Kur, die hier allerdings viel einfacher ist, dankbar. Es brauchen lediglich die Achshalterblenden mit der Laubsäge herausgeschnitten – die Blattfederhalter lassen wir stehen – und die Federachslager bündig mit den inneren Kanten der Wagenbodenträger abschließend am Boden angeschraubt zu werden. Die Schrauben werden jedoch nicht durch die vorgesehenen Löcher der Federachshalter gesteckt, sondern dicht nebeneinander angebracht, um das Einführen des Kupplungs- und Bremsbackenträgers

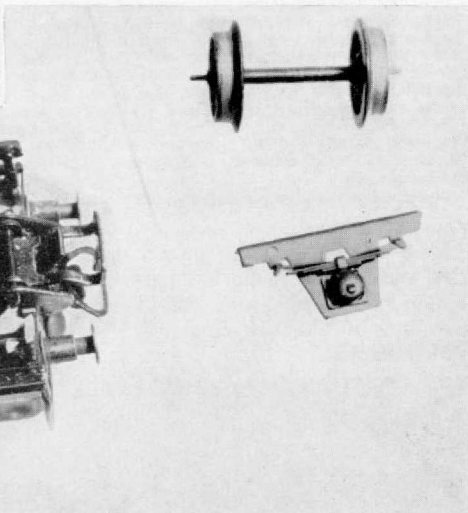
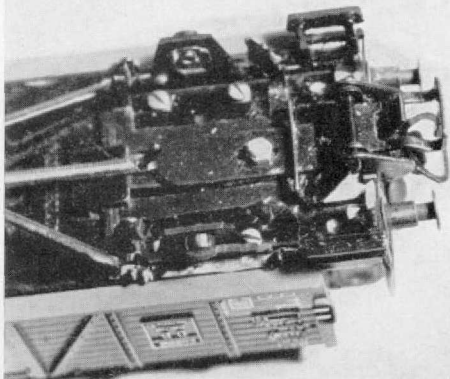


Abb. 3 u. 4. So sind die Redlin-Federachslager befestigt – oben an einem Fleischmann-Wagen, unten an einem Märklin-Güterwagen. Rechts ein Redlin-Federachslager nebst zugehörigem Voegele-Radsatz.

dem 99 %-igen das Herz im Leibe lacht.

Und die Fahreigenschaften erst! Man muß gehört haben, wie dieser Wagen über eine DKw rappelt bzw. nicht rappelt, und man muß gesehen haben, wie die Federn der Achslager dabei arbeiten!

Nun, WeWaW wird es Ihnen vielleicht an Hand des eingeschickten Musters bestätigen können. Mich jedenfalls haben Geld, Zeit und Arbeitsaufwand nicht gereut: Lieber einige Wagen weniger, aber die eben 99 %-ig! (In der Tat, Rollmoment und Laufruhe sind frappierend! WeWaW)

Selbstverständlich lassen sich Federachs-

zu ermöglichen. Bei letzterem müssen sowieso – dort nämlich, wo nunmehr die Schraubenköpfe sitzen – die alten Achslager füllig herausgeschnitten werden.

Bei TRIx-Wagen schließlich macht das Anbringen von Federachslagern keinerlei Schwierigkeiten, weil bei ihnen die Achslager und -blenden (an einem Stück) durch Aufbiegen der Blechfalze schlicht herausgenommen werden können. Zwischen Wagenboden und Federachslager empfiehlt es sich jedoch, ein etwa 2 mm starkes Holzbrettchen oder Messingblech einzulegen.

Nun denn: Probieren geht über studieren!

••••• Buchbesprechung: •••••

„Wir bauen eine Modellbahnanlage“

von Wolf und Richard Moser.

DIN A 5, 42 Seiten stark, kartoniert, 60 Abbildungen, erschienen im Otto Maier Verlag Ravensburg als Band 248 der Reihe „Spiel und Arbeit“. Preis 3,50 DM.

Diese kleine Anleitung will – wie aus dem Vorwort hervorgeht – keine tiefeschürfende Abhandlung sein, sondern an Hand vieler Zeichnungen wird in kurz gefaßter Form klar gelegt, wie man eben eine kleine vernünftige Heimanlage auf- und zusammenbaut. Eigentlich ist die Anleitung für Jugendliche gedacht, aber sie gilt genau so gut für jeden Neuling, gleich welchen Alters. Begrüßenswert ist der Gedanke der Verfasser, daß die Jugendlichen nicht unbedingt nur eine „Spieleisenbahn“ haben sollen, sondern auch diese bereits die Hauptelemente einer richtigen Modellbahn aufweisen sollte. Vielleicht hätten bei den Basteleien etwas mehr die heutigen Fertigerzeugnisse berücksichtigt werden sollen (es werden wohl die wenigsten heute z. B. Figürchen selbst herstellen oder gar Mauerwerk gießen), aber das ist nicht entscheidend und vielleicht macht es Jugendlichen sogar Spaß, die eine oder andere Kleinarbeit zu versuchen. Die sonstigen praktischen Anleitungen sind gut und aus den verschiedentlich eingestreuten allgemeinen Bemerkungen ist zu entnehmen, daß die Verfasser zweifelsohne echte Modellbahner sind.

•••••
Vorschau auf die große H0-Anlage des MEC Bochum, die wir Ihnen auf den Seiten 99–104 vorführen. Hier: Die „Witte-ner Straße“ und die Einmündung in den Bahnhofsplatz.

